ROZMAITOŚCI.

Dnia 9. Września. № 36. Roku 1857.

ŻYWOT JERZEGO STEPHENSONA.

Z londyńskiego Atheneum.

(Dokończenie. Obacz Nr. 35. Rozmaitości.)

Nareście w r. 1825 ukończono i otwarto po długich zabiegach kolej żelazną z Stokton do Darlington. Pierwszy pociąg składał się z 38 wozów, a cały ładunek wynosił 90 beczek (1800 cet.) po większej części z mąką i węglem. „Pan Stephenson“ jak go teraz już nazywano, prowadził sam pociąg, a dziennikarze z pobliskich miast nie mogli ochłonąć z zadziwienia, gdy się dowiedzieli, że maszyna biegnie 10 mil na godzinę. Lord Durham i p. Lamblon, dwaj majętni właściciele kopalń węgielnych, pragnąc zabezpieczyć swój własny tylko interes, wymogli swoim wpływem, że do koncesyi udzielonej pierwszemu towarzystwu kolei żelaznej dołączony był i ten warunek, aby od każdej beczki węgla nie mogli przedsiebiorcy pobierać większej opłaty nad pół fenigu czyli $1^1/_2$ krajcara na milę. W ten sposób spodziewali się, że za tak niską cenę nie będzie towarzystwo w stanie przewozić znaczniejszych ładunków węgla, a ich kopalnie nie będą potrzebowały lękać się konkurencyi odleglejszych fabryk. Ale i lord i jego spólnik zawiedli się w rachubach, a przestraszeni z początku przedsiębiorcy pozbyli się wkrótce wszelkiej troski. Przymusowa niska cena przewozu wywołała właśnie skutek przeciwny, zapewniła owszem towarzystwu zyski niespodziewane, bo podniosła odbyt na najwyższą stopę, i rozniecila jaknajżywszy ruch handlowy. O wiele większe jeszcze korzyści miały niebawem wpłynąć towarzystwu z innej strony. Dotąd chwiano się zawsze w domniemywaniach, czy kolej żelazna będzie mogła przewozić także i ludzi. Kiedy zaczęto budować linię Hokton-darlingtońską, nie myślano bynajmniej o wagonach dla podróżnych, dopiero w ciągu budowy nasunęła się myśl zaprowadzić pociągi osobowe. Stary wóz pocztowy, przezwany „Królowa Karolina“, zaopatrzony drewnianym wasągiem posłużył za pierwszy wagon na kolei żelaznej. Liczba podróżujących osób w tych stronach bywała w ogóle bardzo nieznaczna, i trudno się było spodziewać w pierwszej chwili, aby kto zechciał powierzać swoje życie maszynie parowej. Mimo to wszystko uparł się Stephenson całą siłą na zrobienie próby. W tym zamiarze zakupiono i przyrządzono „Królowę Karolinę“. Potrzeba było nadać wagonowi nowe nazwisko i zapytano o to Stephensona. „Niech się nazywa „*Expurriment*“ — odpowiedział swoim szorstkim northumberlandzkim dyalektem. Stosownie też do jego woli przezwano pierwszy wagon osobowy *Experiment* czyli proba, a po obudwu bokach wybito herb towarzystwa z łacińskim napisem: *Periculum privatum utilitas publica.*

Teraz dopiero pomyślano na nowo o kolei manchester-liwerpolskiej. Zagrażało-to niesłychaną klęską wszystkim właścicielom kanałów, gdyż w jednym roku pobierali z nich więcej dochodu, niż w ogóle cała kosztowała budowa. Stephenson podejmował sam z swoimi ludźmi pomiar okolicy, a wszyscy lordowie i szlachta z okolic nie upatrywała w nim i jego towarzyszach jak oszustów i włóczęgów. Rozszerzono wszędzie paszkwile na całe przedsiębiorstwo, a prosty lud trwożono najdziwaczniejszemi przepowiedniami. Kolej żelazna miała sprowadzić na kraj nieskończone pasmo nieszczęść, zagrażała nietylko ogólnym pożarem całemu krajowi, ale nadto srogą jeszcze klęską na kury, bo się nieść przestaną. Przy tem wszystkiem pocieszali się przeciwnicy nadzieją, ze zamierzona kolej nie da się w żaden sposób doprowadzić do skutku,

że jest po prostu zupełnie niepodobna. Tymczasem codzienne doświadczenie przekonywało inaczej, zamierzona kolej stawała się codziennie bliższą wykonania. Przerażeni właściciele kanałów zmienili naraz postępowanie, i zniżając cenę transportu na swoich kanałach próbowali odwieść kupców liwerpolskich i manchesterskich od nowego przedsiębiorstwa. Lecz wszystko to było już nie w porę. Mimo wszelkich trudności zbliżała się kolej żelazna corazto więcej ku ukończeniu. „Niezaprzeczenie“ — pisała Quarterly-Review — „potrzebna jest kolej żelazna między Liwerpolem i Manchestrem, by zaś podobna droga dała się po całym rozprzestrzenić kraju, temu nie wierzymy. Przesadzanie sił lokomotywy czyli mówiąc wyraźniej wozu parowego może na czas niejakiś omamić umysły, ale w końcu musi wypaść na upokorzenie tych samych, którzy myśl tę podnieśli.“ Stephenson twierdził, że sił lokomotywy nie przesadzano w niczem; choć też najpierwszy podniósł myśl swego wynalazku, nie został bynajmniej upokorzonym. Owszem ci tylko okryli się wstydem, którzy z zawziętą przeciw nowemu wynalazkowi odzywali się nieprzyjaźnią, a w końcu na własne oczy musieli być świadkami jego tryumfu.

„Coż może być śmieszniejszego i niedorzeczniejszego“ — pisała dalej Quarterly-Review — „jak own zapowiedzane przyspieszenie lokomotywy, tak że z czasem będzie mogła upędzić dwa razy tyle na godzinę, co najprędszy wóz pocztowy. Możnaby się prędzej spodziewać, że mieszkańce Wolwichu zaczną na kongrewskich rakietach unosić się w powietrzu, niż się znajdzie na ziemi jakiś człowiek rozsądny, któryby tak szalenie bieżącej maszynie zechciał powierzyć swoje życie. Bądź co bądź my z naszej strony pominęlibyśmy już koszta, i przenieślibyśmy w każdym razie podróż do Wolwichu dawnym, poczciwym wozem pocztowym niż nowomodną tańszą lokomotywą. Spodziewamy się także, że udzielając koncesyi na każdą nową budowę kolei żelaznej nie omieszka parlament ograniczyć szybkości biegu lokomotywy na ośm lub najwięcej dziewięć mil na godzinę, bo tylko w takim razie zapewnionoby jakietakie bezpieczeństwo podróżnym.“

Wszyscy prawie celniejsi uczeni w całej Anglii podzielali zdanie kwartalnika edynburskiego. Ale Stephenson niebawem zbił praktycznie wszystkie zarzuty. Dużo jednak musiał wprzódy zwalczyć. Sam wydział parlamentu nazwał go szyderczo lunatykiem, gdy z całą skromnością podejmował się swoją lokomotywą przepędzać dwanaście mil na godzinę. Uczeni wzruszali ramionami niedowierzając, najpobłażliwsi zawracali oczy ku niebu wzywając miłosierdzia boskiego na tak bezprzykładną a tak upartą zarozumiałość.

Jeden z członków wydziałów chciał podstępnym zapytaniem wprowadzić w kłopot Stephensona i rzekł: „Przypuśćmy np. że kolej, przebiegająca tylko dziewięć albo dziesięć mil w godzinie, ngodzi po drodze na krowę, niebyłżeby to bardzo smutny wypadek?“ „Prawda“ — odpowiedział byłby-to w samej rzeczy smutny wypadek — dla krowy *(verry acokward indeed — for the coo).*

Gdy dodał do tego, że zdolen jest pociągnąć kolej nawet przez błotniste *Chat-Moss;* zawołał niechętny mu członek parlamentu: „Niewiadomość tego człowieka przechodzi wszelkie pojęcie!“ A prywatny inżynier p. *Francis Giles* oświadczył publicznie, że żaden inżynier przy zdrowych zmysłach nie wybrałby na *Chat-Moss* gościńca z Liwerpolu do Manchestru. „Wszystkie wozy pozapadałyby w ziemię, chyba żeby przed rozpoczęciem budowy wszystkie błota wywieziono. Inni inżynierowie przezywali Stephensona „unprofessional man“ co miało znaczyć tyle jak „Właz, albo Intruz niepowołany“; a nawet sam uczony radca Alderson uznał cały projekt Stephensona „za największą niedorzeczność w jaką kiedykolwiek popadł umysł ludzki.“ — „Zdaje mi się“ — mówił w uniesieniu“ — „że człowiek ten nie miał nigdy pewnego planu, wątpię nawet aby był zdolen jakiego planu.“ — Podobną niejedną walkę przetrwał Stephenson sam bez wszelkiej obcej pomocy moralnej. Lecz nic nie zdołało zachwiać go w postanowieniu, ani obelgi i sarkazmy, ani namowy i pochlebstwa, ani też groźby i złorzeczenia nie wywarły na niego najmniejszego wpływu.

Po długich zabiegach uzyskał wreście pożądaną koncesyę parlamentu; pozwolenie kosztowało blisko 30,000 funtów szterlingów. Uczeni inżynierowie angielscy pozwolili byłemu wyrobnikowi parać się z przedsiewzięciem zupełnie niemożliwem według ich zdania. Stephenson zabrał się odważnie do dzieła i dopiął swego. *Chat-Moss* jest dzisiaj najlepszą częścią kolei między Manchestrem i Liwerpolem, a założenie szyn kosztowało tylko 28,000 funtów szterlingów, lubo p. Giles obliczał

koszta budowy gościńca przez Chat-Moss najmniej na 270,000 L. Kiedy już nareście pokończono wszystkie roboty, pocieszali się jeszcze przeciwnicy nadzieją, że lokomotywa nie zdoła poruszać się tak szybko jak to zapowiedział Stephenson. Lecz i pod tym względem doznali wszyscy gorzkiego zawodu. Dla przekonania świata podjął Stephenson walną próbę publiczną i upędził w jednej godzinie 30 mil angielskich. Wtedy uwierzyli i najzawziętsi skeptycy, że nowy wynalazek niesłychaną sprawić musi w świecie rewolucyę. A kiedy jedni wróżyli ztąd jaknajrozleglejsze rozprzestrzenienie się cywilizacyi, zaglądali drudzy do biblii, czyli nie zbliża się chwila zapowiedzianego końca świata.

Wielu przypomni sobie pamiętny dzień chwały i smutku przy otwarciu kolei żelaznej d. 15 września 1830. Zwycięztwo Stephensona było najzupełniejsze w świecie, a wydarzony przytem przypadek i śmierć p. Hushison powiększyły raczej niż umniejszyły tryumf wynalazcy. „Takzwana maszyna northumberlandzka“ — pisał jeden z dzienników owoczesnych — „uwiezła zwłoki nieszczęśliwego Hushisona na 15 mil w dwudziestu pięciu minutach, co w przecięciu uczyniłoby niemal 36 mil na godzinę. Tak bezprzykładna szybkość lokomotywy wydała się światu cudownem, nowem, nieprzewidzianem zjawiskiem.“ Pomyślnie odbyta próba nagrodziła się niebawem szeregiem zaszczytów i korzyści. Lordowie Derby i Sefton, dotąd najżarliwsi przeciwnicy kolei, okazali się teraz jej największymi zwolennikami. Zabraniając dawniej ciągnąć kolej żelazną przez swoje dobra, zmusili Stephensona budować gościniec w najniedogodniejszej stronie *Chat-Mossu*, teraz zaś ogłosili się sami protektorami drugiej kolei żelaznej, spółzawodniczącej z Stephensonem, byle tylko gościniec szedł przez ich dobra. Temsamem już przyznali acz niewyrzekli otwarcie sławę jeniuszowi owej „osoby niepowołanej“, która tak wielkiego dokonała dzieła i tak wielką wyświadczyła światu przysługę. Z tem wszystkiem nie uznawali inżynierowie cywilni Stephensona godnym należeć do ich koła, dlatego iż nigdy nie chodził do szkół i nie miał pisemnych świadectw. Sami nawet mechanicy z profesyi gardzili nim, mówiąc, że się podszywa, i wyszydzali różnemi sposobami po swoich magazynach. Nie opisać, ile obelg i przymówek znosić musiał, zacząwszy od najniższych do najwyższych stopni. Znany z swej oryginalności pułkownik Sibthorp, oświadczył w izbie niższej publicznie, że bespieczniejszy jest uliczny rozbójnik niż wynalazca lokomotywy.

Tym czasem dorósł i młody Robert Stephenson, godny syn godnego ojca, a podejmując pomiar okolicy między Londynem i Birminghamem, przejechał mało dwadzieścia razy całą rozległość kraju, nim z całą sumiennością dokonał pracy. Słusznie też dumny był stary Stephenson z syna, co już w dziecinnym wieku dawał mnogie dowody niezwyczajnych zdolności i szlachetnego charakteru.

Od otwarcia kolei żelaznej do roku 1840 brał starszy Stephenson udział we wszystkich niemal krajowych kolejach żelaznych, a nawet z wielą zagranicznemi stał w mniej więcej ścisłych stosunkach. W r. 1840 postanowił usunąć się w zacisze prywatnego pożycia. Bo też niejedną walkę przebył do tego czasu, — a zawsze walne odnosił zwycięztwa. Wiele miast nie wahało się dawniej największe ponosić koszta, byle tylko ile możności oddalić od swych murów kolej żelazną. Teraz przeciwnie, dwójnasób większych nie szczędziły wydatków, byle tylko naprawić poprzednią niedorzeczność. Ale wszystkie antypatye i uprzedzenia przeciw nowemu wynalazkowi uśmierzyły się ostatecznie dopiero w r. 1842, gdy sama królowa odbyła podróż koleją windsorską. Jeden tylko pułkownik Sibthorp pozostał do śmierci nieprzebłaganym przeciwnikiem Stephensona.

Po ostatecznem zwycięstwie samego wynalazku, zaczęły się naraz mnożyć zarzuty co do jego zastosowania czyli właściwie co do szybkości biegu lokomotywy. Stephenson okrzyczany niedawno szaleńcem, że tak prędko chciał odbywać podróże po świecie, ściągał na siebie teraz potępienie z powodów zupełnie przeciwnych, obwiniano go właśnie o zbytnią powolność. Stephenson twierdził, że nie chcąc narazić się na niebezpieczeństwo, nie można ujeżdżać lokomotywą więcej jak 40 do 50 mil na godzinę. „Mógłbym — mawiał — wybudować maszynę, którąby sto mil robiła w godzinie, lecz praktycznie byłaby zupełnie bez pożytku.“ Bronił także równych linii w budowie i zalecał wązkie rozmiary między obudwoma szynami. Uczniowie i pomocnicy miłowali go z całego serca, a jeśli kiedy jakie cierpkie słowo wymknęło się z ust mistrza, to wtedy tylko, kiedy obsypywali go zarzutami ludzie dumni z nauki, co nie pojmowali jego praktycznych wiadomości, czerpanych z własnego doświadczenia.

W takich razach zapominał były wyrobnik, że podobnych przeciwników lepiej karcić pogardą niż wybuchem gniewu.

Usunąwszy się z życia publicznego nie oddał się zupełnej nieczynności, owszem starał się rozbudzić handel węglami i bawił się w różne przedsiębiorstwa. Liwerpol wystawił mu posąg na jednym z placów publicznych, rada miejska ofiarowała mu prawo obywatelstwa. Zagraniczni królowie i książęta zaszczycali go poufną rozmową; a rząd angielski pochopny w każdym razie nagradzać prawdziwe zasługi, nadał mu prawo mianowania posłańca pocztowego między Chatswort i Chesterfield z tygodniową płacą 12 szelingów. Stephenson mało cenił te wszystkie zaszczyty i wyszczególnienia. Król Leopold mianował Stephensona kawalerem belgijskim, ale nie nosił nigdy insygniów tego orderu. Także i Anglia zaszczyciła go godnością szlachecką, lecz jej nie przyjął. Ktoś pytał się pewnego razu o jego tytuły aby je mógł wymienić przy dedykacyi jakiegoś dzieła. „Nie mam żadnych przydatków“ — odpowiedział Stephenson — „sądzę że najlepiej będzie powiedzieć: Jerzy Stephenson.“

ZBIORY ARCHIWALNE.

Dziennik polityczny z r. 1763 utrzymywany w kancelaryi królewskiej w Warszawie.

(Ze zbioru W. Kajetana Jabłońskiego.)

(Obacz Nr. 35 Rozmaitości.)

Z Gdańska &. 2 Julii.

Dla nastąpioney Smierci Elektora Jmc. Mogunckiego iako Dyrektora Seymu Imperij. Seym ten aż do Elekcyi nowego Arcybiskupa zalimitowany, na ktorym, ze nadewszystko przedsięwzięty ma być Interess Elekcyi Króla Rzymskiego, tedy kapituła Moguncka złozyła Elekcyę nowego Arcybiskupa indies priori Julij.

Excerpt z Listu Krola Jmosci Pruskiego do swego w Warszawie Rezydenta.

&. 18 Junii 1763.

W przeszłym Liscie moim widziałeś Jmsc. że Komissya w Mieście Drezdenku iest zniesiona. Burmistrz Muthman aresztowany, y iuż kilku Excessantow na Więzienie do Smierci skazano, przytym rozkazałem, aby w Regencyi Kustryńskiey złożono wszystkie ruchomości w Polszcze zabrane, które ieszcze można było w Drezdenku lub gdzieindziey odzyskać, nato aby były tym oddane, Którzy się o nie bedą upominać. Otym Jmc. masz uwiadomić Ich, żesię mogą udać bezpiecznie do Regencyi naszey w w Kustrynie, że tam zupełną odbiorą Sprawiedliwość y będzie Im oddane cokolwiek się tam zabranych rzeczy znayduie. Osobliwie Oswiadczysz Wmość Jmc. Panu Poniatowskiemu Stolnikowi Litt. iak bardzom dysabprobował te excessa o które się w Swoim skarzy Memoryale, y powiesz mu żem dał Osobne y bardzo Scisłe Ordynanse oto, cosię Jego tycze, aby ile możności nadgrodzone Jemu były szkody y excessa, powiększey Części przez takich Ludzi poczynione, którzy iuż nie są w moiey Służbie y którzy teraźnieyszych Okoliczności na złe zazyli, wbrew moim Intencyom.

Kopia Listu Jmc. P. Konsyliarza taynego Bryckenhoffa z Kunstryna do Jmc. P. Benoit Rezydenta Pruskiego pisanego.

&. 12 Junii 1763.

Wzniecony w Polszcze przez żołnirskie exekucye niepokoy bardzo mi iest nie miły. Gdy iednak mogę upewnić Wn. Pana, że Exekucyi z Strony nowey Marchyi y Pomeranii iuż ustały, Spodziewam się że Ichm. Panowie Polacy uspokoją się. Te niesprawiedliwości y Rabunki tym przypisać trzeba, którzy w Drezdenku Komissyą specyaliter sprawowali. Oczym gdy w podroży do Kolberka dowiedziałem się obszerniem wtedy z Krolem Jmą Panem Naszym w tey Materyi rozmowił, JKmć wyraził Iż się przeciwko Intencyi Jego działo, iakoż y momentu niezwłoczyłem Komendy Woysk Naszych z Polski rewokować y Wszystkie Exekucye in instanti znieść. Chciey Wm. Pan iednak uważyć, że te Excessa po większey Części przez odprawionych lub zbiegłych od Woyska Naszego Officyerów y Żołnierzy, działy się. Udało mi się iuż kilku

złoczyńców zchwytać, ktorzy iuż po Fortecach zbrodni Swoich Karę ponoszą. Ustnie i Listownie Jchm. Polakom doniosłem, aby wszelkich ludzi ktorzykolwiekby tylko ieszcze Exekucye jakie chcieli wymagać, zaraz aresztowali y do mnie do przyzwoitego ukarania oddawali.

Już teraz spodziewamy się niezostanie wątpliwości u Jchm. Polaków, że cokolwiek się tam nieobyczaynym y gwałtownym Sposobem stało, działosię przeciw Woli wyraźney y Intencyi Pana Naszego. Wzniecona do Jmc. Pana Poniatowskiego Stolnika Litt. w Drezdenku Pretensyą wcalem odrzucił i stłumił. Zrabowanemu Kościołowi Krone oprocz małey kwoty, którą wynaleść iuż było niepodobna wrocono wszystko. Burmistrza Muthmana kazałem aresztować y wszystkie Akta Jego komissyjne dość porządnie trzymane, iako, Piniądze u niego deponowane do Regencyi Kustryńskiey odwieść, aby po Sprawiedliwym roztrząśnieniu ukrzywdzonym Polakom strata była wrócona, tudziesz kazano w Poznaniu będącemu Rotmistrzowi Paszkowskiemu skończyć Komissyą y wymaszerować z Poznania.

Z Warszawy &. 30 Junii.

JO. Xiężna Jeym. Sanguszkowa Marszałkowa WWXLitt. z Księżniczkami powróciła z Dobr Swoich Szymanowa w przeszły Poniedziałek na dalszą Rezydencyą.

Z Gdańska &. 25 Junii.

Dla małej na Wiśle Wody Defluitacya Polska ustaie y niektorzy tu na Spekulacyą Zboża skupować zaczynaią, Zatym z tych okoliczności, Targi Onego nieco tu wgorę poszły. Jakoż w tym tygodniu z Szpichlerzów tuteyszych przedano Żyto po Złł. 166 y 170, a Pszenicę Pstrą po Złł. 250 y 270. Wtych zaś dniach kupcy nasi płacili z Wody Żyto po Złł. 168 y 170. Pośledniejsze z Brandeburgii wiadomosci dowodniey teraz Informuią o Sądzie woiennym w Interessie przegraney przez Prussaków pod Maxen Akcyi w Berlinie agitowanym. Na sądzie tym prezydował Generał de Zytten y według ferowanego Dekretu skassowany z służby Pruskiey Generał Fink, y na Rok do więzienia do Fortecy Szpandau kondemnowany Generał zaś Gierrderff podobniesz skasowany y na dwa lata na podobnesz osądzony więzienie, a General Rebentyz na Same tylko Sześciomiesięczne dekretowany więzienie.

Z Torunia &. 26 Junii.

w Tym Tygodniu zeszłym stanęło tu znowu od Krolewca 50kilku Officyerów y 20 Żołnierzy Austryackich, a między niemi Generał Maior de Bitow ktorzy daley pospieszyli ku Poznaniowi, zkąd donoszą że tam z Kommędą Pruską Huzarow przybywszy Kapitan Zbykowski nie był wpuszczony do Miasta od Garnizonu Polskiego, y dlategosię na Przedmieściu Lokował. Pan Davier Kapitan Pruski z Dragonami Swemi tu się znajduiący wysyła ztąd Kommendy Swoie na Exekucye do rożnych miejsc.

Z Berlina &. 18 Junii.

Donoszą z Szczecina, że Imperatorowa Jeym. Rossyiska, pamiętaiąc nato, ze się w Miescie tym narodziła, przez Kanclerza Swego Listownie Łaskę Swoią Magistratowi y Mieszczanom tamecznym Oswiadczyła, y Numismatami na Koronacyą Jey bitemi udarowała z upewnieniem tegoz Magistratu, ze gdy napotym Jakie bite będą Numismata onemi Zawsze toz Miasto na Wieczną pamiątkę opatrzy. Przy tey Okazyi Kupiectwo y Bractwo Strzeleckie Szczecińskie 1000 Czerw. Złł. regalizowało.

Kopia Listu Imperatorowey Jeymci do JO. Xięcia Im. Prymasa pisanego.

Z Przypadku niespodziewanego Końca Jego Wieliczeństwa Augusta III dobrego Somsiada y Przyiaciela, któremu Miłym Listem Oswiadczamy się Waszey Jasności, ze wspołboleiemy. Serdecznie Sądziliśmy y za rzecz potrzebną nader dla upewnienia całey Rzpltey Polskiey o nieodmiennym naszym dobrym zyczeniu y ustawicznych staraniach Jey pozytków nietylko po dawnemu abkredytować Posła Naszego Graffa Kieyzerlinga, Lecz y wysłać jeszcze na pomoc onemu drugiego Pełnomocnego Ministra. Nacośmy wybrali Naszych Woysk Generała Majora Xięcia Repnina. My prosimy osobiście Waszą Jasność dawać tym obydwom Naszym Ministrom zupełną w Ich przełożeniach Wiarę, tym bardziey, że Koniecznie nie będą oni do niczego innego skłonni, tylko do pożytków Rzpltey a przytym do obiaśnienia Wam Osobliwey Naszey uwagi y nadziei, którą w teraźnieyszych tak ważnych dla Oyczyzny Waszey okolicznosciach, wkładamy na mądre Wasze Dzieła Rękowodztwa, y do Obronienia tego potwierdzenia y wspomożenia, ktore my o wszystkim

o Zachowaniu Praw y Wolności Głosow przy następującym wybraniu nowego następcy sprawiedliwie gorliwym Polakom ochotnie dopomagać oraz wszystkiemi sposobami starać się będziemy, aby pierwsze y nayszanownieysze Jey Prawo w nieprzymuszonym Sobie wyborze Krolów, ze Wszech naruszone być niemogło. My znaiąc dawne Patryotyczne Waszey Jasności zdania. Upewnieni jesteśmy y zostaiemy, ze Wy na Naszych tych Obowiązkach zadość mieć będziecie przyimuiąc one z upodobaniem y nayduiąc nieróżne s Essencyonalnego pożytku Narodu Polskiego, dodaie Onym większey ieszcze siły przez złączenie z naszymi staraniami tey Mocy, która daie Wam Prawo rowne iak y godne uszanowania od Wszystkich Cnoty Wasze ktore pozyskały Wam Wiarę y Miłość u Współ Obywatelow Waszych. Nakoniec zalecaiąc Was Boskiemu Zaszczyceniu, upewniamy My Was o Ustawicznych Naszych ku Wam dobrych Żądzach y wtey Sprawiedliwości, którą my Wam przy każdym Zdarzeniu oddawać w Zadosyćczynieniu nam będziemy pokazywać.

Katarzyna.

w Petersburgu & 8. 8bris 1763.

Z Warszawy & 1. Xbris 1763.

JO. Jmc. Pan Kasztellan Krakowski Hetman WKoronny z Jw. Małżonką Swoią y Całym Dworem

Respons Imperatorowey Jeym. Rossyiskiey do Xięcia Jegom. Elektora Saskiego.

Z Petersburga & 11. 8bris 1763.

Mon Seigneur.

Przez Życzliwość moię dla Waszey Elektorskiey Mci y Domu Jego dziele Szczerze Żal Sprawiedliwy którym napełniony Jesteś, y o ktorym uwiadomiłeś mię listem Swoim, &. 6. 8bris Żałować mi ieszcze przychodzi w Osobie Krola Oyca WElektorskiey Mci Somsiada y Przyiaciela Państwa mego. Ufność Którą mi komunikowałeś myśli Swoie do Korony Polskiey niemoże tylko mię Kontentować, bez zadnych Onych explikacyi. Rozumiem że te zmierzać będą do Elekcyi wolney y Jednomyślney Rzeczypospolitey, Ktora sama sprawiedliwie ustanowić moze Prawo y do tego szczegolnie Celu stosowała się pomoc moich Antecessorów Domowi Waszey Elektorskiey Mci dawana. Chcę rowniey przykładem Ich Polskę w tey Kosztowney utrzymać wolności, aby sobie Pana obrała; Prerogatywa, Ktorey z przyczyny Somsiedztwa moiego powinnam przestrzegać, te są moie prawdziwe dyspozycye, Ktore wyrażam WElektorskiey Mci. Zupełna zaś moia Estymacya y Przyiaźń dla niego, obliguie mię abymsię iawniey utworzyła. Przewidzę trudności nieprzekonane dla Waszey Elektorskiey Mci na Stronę Jego, y pochopom tychże samych sentymentow, muszę mu w prawdziwey radzić Przyiaźni, abyś się próżno nieexponował w takowey okoliczności, której skutek niemógłby pewnie Korrespondować zamysłom Jego. Odpowiedzi na komunikacyą obszerniejszą, którą Minister Waszey Elektorskiey Mci uczyni, Jako y Kroki moie wtey Mierze będą się stosowały do początku y zdania iakie mu teraz wyrazam. Możesz być pewny Wasza Elektorska Mć, że w Każdey Inszey Okazyi miło mi będzie przykładać się do Jego Satysfakcyi, będąc z prawdziwą Przyiaźnią

Katarzyna.

Kopia Listu Czterych Ministrow Korronnych do Carowy Jeym. Moskiewskiey.

&. 3. 8bris 1763 pisanego.

Dowiedzieliśmy się znaywiększym naszym żalem ze Wasza Cesarska Mć. miałaś sobie nieprzyiemnym Memoryał ktoren podpisaliśmy dnia ostatniego Miesiąca Stycznia, za pierwszą przestrogę, ze niektore wyrażenia wtym Pismie Zawarte mogły niepodobać się. Pragnęliśmy mieć Je powrocone dla odmienienia tych expressyi, ale nieszczęśliwie dla nas było iuż po niewczasie. Znaiąc co się należy Ukoronowanym Głowom, pełni Respektu zadziwienia nad Waszey Cesarskiey Mci Przymiotami y niemogąc niewiedzieć, ze wystawić się na nieupodobanie Jey, byłoby Oraz zasiągnąć na siebie niełaskę Krola, Jakżebyśmy mieli tak wielki błąd dobrowolnie popełnić. Te przyczyny dowodzą niewinność y Czystość naszych Intencyi, racz Je Wasza Cesarska M. bardzo wspaniałego y wielkiego umysłu Pani, abyś niemiała zapomnieć rzeczy, ktorey naymnieyszą Woli naszey Winnemi nie iesteśmy Częścią. Spodziewamy się zatym że Wasza Cesarska Mć. ktora tak wysoko wsławiłaś wspaniałość swoią Ku własnym nawet nieprzyiaciołom, zechcesz nieustanością Wielkiey Swoiey łaski zaszczycać tych, Którzy niepodobali się Jey, tylko mimo Ich Samych, y którzy się kładą u niey Waszey Cesarskiey Mci w naywiększym Respekcie y Naywiększey Unizoności.

Kopia Responsu Carowy Moskiewskiey na List tenże

Z Petersburga & 25 8br 1763 danego.

MościwiPanowie! W okolicznościach, wktórych wszystkie moie Starania Kierowałam dania Waszey Rzeczypospolitey Nayzywszych dowodów przychilności moiey attencyi, ku utrzymaniu Jey Praw, miała racyą dziwować się, widząc Ministerium doskonałe y przezorne, przychilaiąc się do Zamysłow nie tak mocno przeciwnych, iak były Dobru Ich Oyczyzny. Byłam ieszcze bardziey zadziwiona, gdy chęć przypodobania sie w Miarach Swoich tak zdrożna rozciągała się aż do Zażycia w Pismie publicznym wyrażen z których słuszna rzecz była, aby Godność moia znaydowała się urażoną. Jestem uspokoiona za nastąpieniem szczerego y postanowienia pełnego Żalu y Racyom zmierzaiącym wymowić Kroki Wasze daie takowe mieysce y explikacyę iakie tylko przyięte być mogą. Lubię wystawiać sobie nadal że przywiązanie Wasze będzie tesz Same ktore było przedtym, y w takiey Perswazyi, w którey mię Nowe Wasze upewnienia Stwierdzaią. Będzie dla mnie ukontentowaniem nieustawać w Okazywaniu teyże Samey Uprzeymosci, Którey z moiey Strony doznaliście. Proszę w tym Boga, aby Was miał w Swoiey Opiece

Katarzyna.

Xiąże Imc. Repnin drugi Poseł Moskiewski w tygodniu pewnie Speratur tu z Moskwy na Rezydencyą ad Latus JO. Xięcia Imci Prymasa y Rzpospltey.

JW. Jmc. Pan Siemieńskiey. Referendarz kor. w Dobrach Swoich za Lwowem fatis cessit.

ŻEGLUGA PODWODNA.

Niegdyś Horacy poczytywał starożytną żeglugę nadbrzeżną już za nieprześcigniony szczyt ludzkiej zuchwałości, ciekawa coby powiedział teraz, gdyby ujrzał okręta nowoczesne, wyprawiane w podróż wokoło świata tylko o sile wątłych maszyn parowych, słabych kół i małej śruby. A przecież nie tu jeszcze koniec zuchwałości wynalazków ludzkich, bo kiedy jedni na innego rodzaju okrętach probują wzbić się w obłoki i żeglować do woli po bezmiernym przestworze powietrza, to znowu chcieliby drudzy spuścić się w otchłanie oceanów i pływać w zapasy z wielorybami i potworami morskiemi.

Żegluga podwodna nieci wiele ponęty, a co za nią najmocniej mówi, że podczas najsroższej burzy, podczas najgwałtowniejszego miotania się bałwanów, morze o kilka sążni głębiej zostaje w największym spokoju, tak prawie jak stare wino w dobrze zaszpontowanej beczce. Ilużto sterników nie pragnęłoby podczas nawalnicy umknąć z rozhukanaj powierzchni i schronić się w bezpieczne łono morskie?

A przecież burza nienajwiększem jeszcze niebezpieczeństwem okrętu. Wzburzonym żywiołom można często umknąć, można nawet niekiedy oprzeć się nawalnicy. Lecz jakże trudno za to ujść paszczy silniejszego korsarza. Czyha on na nową zdobycz jak rybitwa na każdą na wierzch rybkę wypływającą. A łatwo mógłby każdy okręt ustrzedz się najsilniejszego nawet korsarza, gdyby jak rybka mała umiał w każdej potrzebie wpruć się na dno morza.

Ale w jaki sposób? w tem pytanie.

Posłuchajmy co mówi w tym względzie Francuz Burdin w jednym z marcowych numerów *Monitora* przemysłowego:

„Dowolne zanurzanie się okrętu w głębinę morską, nie wiele miałoby zwalczyć trudności, gdybyśmy tylko w budowie statku naśladowali skład ciała rybiego. Jak wiadomo posiadają wszystkie ryby w swem wnętrzu pęchyrze, napełnione gazem, podobnym do zwyczajnego powietrza. Ilekroć więc ściskają powietrze w tym pęchyrzu, upadają na dół, przeciwnie rozprężeniem powietrza wznoszą się zawsze w górę. I toż właśnie dałoby się naśladować.

Okręt zbudowany z żelaza nie przepuszcza powietrza przez swoje ściany, a ogólny ciężar jego budowy i ładunku przewyższa wagę wody, wypartej zpod jego tułowu.

Jeślibyśmy więc każdy okręt zaopatrzyli zpod spodu otworami, a wyjęciem ukrytych w okręcie czopów wpuścili w razie potrzeby

wodę do środka otworów, tedy cały okręt musiałby pojść koniecznie pod wodę, jak znowu musiałby na nowo wypłynąć na powierzchnię, gdybyśmy napowrot pozatykali czopy.

Możnaby także naśladować rybie pęchérze z tęgich szawłoków skórzanych lub worów z płótna powleczonych z wierzchu blachą, a przymocowanych gdzie u osi okrętu.

Przy tem wszystkiem pozostałoby jeszcze niemałe zadanie, jakimby sposobem podwodny okręt zaopatrzyć w dostateczny zapas powietrza, aby załoga dychać mogła i żeby ogień nie wygasł w piecu pod maszyną parową. Podobny zapas powietrza można tylko zaczerpnąć z atmosfery a potrzeba go odświeżać co chwila, niepodobna zatem żadną miarą obejść się bez komunikacyi z atmosferą."

Burdin radzi użyć skórzanych lub gutaperchowych rur spiralnych, oczywiście dostatecznie długich a w końcu wygiętych w kabłąk, aby nie napływała woda deszczowa i nie mógł zalać je bałwan.

Podobne urządzenie napotykałoby na tysiączne trudności, najbardziej że łatwo uszkodzeniem takiej z głębi morza wystającej rury komunikacyjnej można przyprawić o śmierć całą załogę. Nietrudno więc pojąć, na jakie niebezpieczeństwo narażony byłby okręt podwodny, zwłaszcza gdyby mu przyszło uchodzić przed jakim okrętem nieprzyjacielskim lub przeprawiać się popod spód zwycięzkiej w bitwie floty.

Tylko oswojenie się z wszystkiemi owemi niezliczonemi niebezpieczeństwami, z jakiemi ustawicznie każdy majtek walczyć musi na morzu, i pogarda śmierci, która tam co chwila w tysiącznej jawi się postaci, mogą naprowadzić na podobne wynalazki.

Zawsze jednak pozostanie rzeczą wielce ciekawą, czy projekt pana Burdin znajdzie chętnych wykonawców i czy żegluga podwodna w ten lub inny sposób przyjdzie kiedy do skutku.

Konie nowego Miotu.

Powziętą myśl Akklimatyzacyi pożytecznych żywiołów rolnictwa, nikt może nad Amerykę dzielniej nie popiera, Rząd Washingtoński zgromadza ze wszystkich części świata, co tylko z roślin, krzewów i drzew pożytecznych, i rozdaje częstokroć bezpłatnie między mieszkańców rozległych państw swoich i pomiędzy osadników, ażeby je rozpładniali i doświadczenia czynili.

Zachęceni pomyślnym skutkiem przedsięwzięli Amerykanie teraz zaprowadzić nowe rasy źwierząt domowych, które się pod obcem niebem wywodząc, tamtejszym tylko krajom i mieszkańcom służyły. Taksamo robią próbę z zawodem wielbłądów, i udaje im się; to zachęciło drugich akklimatyzować u siebie Miet koni osobliwych, znany w historyi naturalnej pod nazwiskiem „*Equus Hennonus*" a w Mongolii zwany *Dżiggetai*, w górach zaś południowej Afryki *Daw*, co wygląda na pewny gatunek Zebra.

Dżiggetai, w takim klimacie jak Francya n. p wywodzi się dobrze, więc snadnie da się zaprowadzić pod strefą podobną a pożytek z niego byłby nie mały, gdyż w zaprzęgu chodzi dobrze, a do pobiegu jest jedyny; z wielu miar równa się mułom, maści jest bułanej, grzywę ma czarniawą a przez grzbiet idzie pręg czarny i wpada w ogon w kształt czarnego kutasa, co go robi niby do bydlęcia podobnym, ale uda ma pręgowate w kolor Zebra, i to go wyszczególnia. Podbrzusze jest całkiem białe.

Dotąd nie udało się skrzyżować Dżiggetaja z koniem, ale z osłem powiodło się i to przytem osobliwa że rozpłodek po nim w dalszym pomiocie jest bardzo płodny, nie tak jak muł co rasę zamyka.

Dżiggetaj daje się także użyć pod wierzch, i przyjmuje dresowanie jak zwykłe konie. W ojczyźnie swojej trzyma się gromadnie w stadzie, ale trudny jest ujęcia, bo w pobiegu niezmiernie chyży; i to też potąd było przeszkodą, że go tak mało przy gospodarstwie domowym używano. Nie wątpia jednak Amerykanie że się da oswoić i zbliżyć do ludzi.

Główny Redaktor **M. Szrzeniawa Sartyni.** *Z c. k. galicyjskiej drukarni rządowej.*